

ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

PROSPECTS OF RUSSIAN-UKRAINIAN INVESTMENT COOPERATION IN THE TRANSPORT SECTOR

Рассмотрены основные возможности развития общих транспортно-технологических систем в Украине и России, на основе использования функциональных преимуществ такого сотрудничества для развития наиболее значимых товарных рынков обеих стран и активизации институционального инвестирования. На основании анализа объективных геополитических и экономических предпосылок относительно участия украинских и российских хозяйствующих субъектов в процессе разделения труда предложено создание совместных транспортно-технологических систем, ориентированных на максимальную унификацию и упрощение правил перевозки пассажиров и грузов с целью привлечения стратегических инвесторов в капиталоемкие долгосрочные транспортно-инфраструктурные проекты.

The main opportunities for the development of common transport-technology systems in Ukraine and Russia, based on the use of functional benefits of such cooperation for the development of the most important commodity markets of the two countries are analyzed in the article in order for the institutional investments enhancing. According to the analysis of objective geopolitical and economic preconditions with respect to the participation of Ukrainian and Russian businesses in the international cooperation process, author proposes the establishment of joint transport-technology systems aimed on the maximum unification and simplification of the rules for the passengers and cargo transportation in order to attract strategic investors in this capital-intensive long-term infrastructure projects.

Ключевые слова: международные инвестиционные проекты, активизация воспроизводства капитала, инвестиционные возможности.

Key words: international investment projects, the activation of the reproduction of capital, investment opportunities.

ТРАНСПОРТНАЯ сфера как одна из важнейших составляющих хозяйственного комплекса является крайне многосторонней и многопрофильной, а также выполняет роль как самостоятельной отрасли общественного производства, так и роль обслуживания товарно-материальных и прочих потоков других видов экономической деятельности, что обуславливает чрезвычайный потенциал инвестиционной емкости в сфере транспортных и транспортно-инфраструктурных проектов.

Современные инвестиционные теория и практика предъявляют требования не только к процессу привлечения нового капитала, но и к процессам воспроизводства уже произведенных вложений, и особая роль должна отводиться процессам реинвестирования капитальных вложений. Географическая близость, транзитно-эффективное расположение и наличие возможностей для развития схем эффективного разделения труда в разных видах деятельности обуславливают перспективы реализации совместных российско-украинских транспортных проектов, особенно в инфраструктурной сфере. Одним из перспективных направлений сотрудничества для Украины и России в сложившейся ситуации глобализационных и интеграционных стремлений является, по нашему мнению, развитие совместных транспортно-технологических систем. Поскольку формирование относительно унифицированных систем транспортировки пассажиров и грузов позволит эффективнее использовать транзитный потенциал и более рационально организовывать

товаропотоки отечественных производителей. Кроме того, развитая транспортная инфраструктура всегда является востребованной и представляет собой эффективное стратегическое капиталовложение, однако требующее особого регулярного внимания со стороны государства в плане предоставления гарантий и оказания поддержки, а также в плане верного определения объектов капиталовложения.

Для реализации подобных проектов существует ряд объективных предпосылок, касающихся функционирования в недавнем прошлом общей транспортно-технологической системы и общей системы хозяйствования, основанной на минимизации издержек благодаря глубокому разделению труда. В настоящее время уже заложены некоторые договорные основы, определяющие институциональный базис возможного функционирования совместных транспортно-технологических систем в рамках транзитных транспортных коридоров, которые станут эффективными каналами продвижения товаров обеих стран. Институциональная основа для транспортного сотрудничества концептуально-идеологически преопределена такими международными соглашениями, как Концепция интеграции транспортных систем Украины и Российской Федерации на период 2011–2014 гг., План мероприятий по реализации Концепции интеграции транспортных систем Украины и РФ на период 2011–2014 гг., Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в сфере транспортной безопасности, межведомственный Протокол о сотрудничестве в морском и авиационном поиске и спасении на Черном и Азовском морях и другими документами. Создана и функционирует Подкомиссия по вопросам транспорта Комитета по вопросам экономического сотрудничества российско-украинской межгосударственной комиссии.

В указанных документах [1, с. 32] и соглашениях основными направлениями сотрудничества России и Украины в транспортной сфере определены:

- развитие транспортно-технологических систем;
- формирование максимально сближенной и общей тарифной политики;
- формирование максимально сближенных механизмов организационно-экономического регулирования;
- формирование максимально сближенных механизмов технического регулирования.

Наиболее перспективным для сферы инвестиционного сотрудничества, на наш взгляд, является процесс формирования обоюдно ориентированных транспортно-технологических систем (ТТС). Под обоюдно ориентированной ТТС предлагается понимать такое торгово-транспортное или пассажирско-транспортное направление между конечными транспортными пунктами на территории различных стран, использование которого экономически выгодно обеим сторонам, или стратегически важно для двух стран, или исторически, географически сложившееся направление, которое существует благодаря международному транспортному коридору (МТК), а также сочетание нескольких перечисленных факторов.

Формирование совместных ТТС объясняется также значительной общностью участия в панъевропейских международных транспортных коридорах.

Так, из пяти международных транспортных коридоров 1-й является общим для России и Украины, на участие в коридоре «Север–Юг» Украиной подана заявка с 2011 г.

А из 10 панъевропейских МТК 5-й и 9-й являются общими как для Украины, так и для России, однако более удачное транзитное расположение Украины делает возможным быстрый переход в страны Западной Европы через 3-й, 7-й и другие коридоры. Это обуславливает объективные предпосылки для организации соответствующих ТТС и для привлечения в такие проекты значительных инвестиций.

Эффективное функционирование ТТС должно характеризоваться непрерывной и слаженной работой всех ее составляющих, что достигается, по мнению ученых-специалистов в сфере транспорта [2, с. 9–22; 3; 4, с. 207–218] и по мнению автора статьи, за счет ряда условий:

- действие единой или унифицированной нормативной базы, что способствует формированию льготных условий перевозки пассажиров и грузов, упрощенных правил контроля, унифици-

рованных правил стандартизации и технического регулирования организации перевозок, применению транспортных средств, созданию и эксплуатации элементов инфраструктуры;

— наличие определенного уровня стабильности законодательной базы и международных гарантий для участников транспортно-технологической системы;

— регулирование деятельности участников ТТС единым управляющим органом, действующим на международном уровне, или уполномоченными представителями профильных министерств стран-участниц, но руководствуясь едиными правилами, утвержденными в рамках соглашения по ТТС.

Некоторые из вышеперечисленных условий являются возможными, как правило, благодаря участию стран, через которые проходит МТК, в экономическом союзе или объединении. Но независимо от такого фактора считаем важным не упустить ту экономическую выгоду для обеих стран, которая возможна при совместной эксплуатации МТК в виде ТТС на специальных (льготных) условиях.

Интеграционные устремления Украины имеют как восточную, так и западную направленность, однако развитие элементов транспортно-технологических систем должно строиться не столько на принципах территориально-коллекционного единства, сколько на принципах эффективной функциональной значимости. Хочется отметить, что не столь важным является формирование объединения с той или иной страной или группой стран, сколько налаживание функциональных экономических связей, приводящих к объективной необходимости реализации совместных, в том числе и транспортных, проектов.

В инвестиционном плане транспортная сфера привлекательна, по нашему мнению, не только из-за возможной высокой отдачи прибыли на вложенный капитал, а еще и благодаря объективной необходимости в развитии транспортной инфраструктуры на территории Украины и России, что при наличии определенной унификации технико-экономических требований и возможностей на данном отрезке путей сообщения принесет ощутимые выгоды для развития логистических потоков товаров украинского и российского производства. Кроме того, развитая транспортная инфраструктура является источником дохода и добавленной стоимости как при перевозке отечественных грузов, так и при работе с иностранным транзитным грузом. Однако существующая динамика украинско-российских инвестиций не характеризуется стратегическими акцентами, в том числе и в сфере транспорта (табл. 1).

Таблица 1

**Структура капитала, инвестированного Российской Федерацией в Украину,
по состоянию на 1 января 2013 г. (млн долл. США) [5, с. 8]**

Всего инвестировано, в том числе:	3785,0
Финансовая и страховая деятельность	2496,8
Промышленность,	303,3
в том числе	
— перерабатывающая промышленность, включая	297,1
— производство различной неметаллической минеральной продукции	82,5
— машиностроение, кроме ремонта и монтажа машин и оборудования	74,5
Отельный и ресторанный бизнес	269,9
Информация и телекоммуникации	199,0
Оптовая и розничная торговля; ремонт автомобилей	183,5
Операции с недвижимым имуществом	106,4
Транспорт, складское хозяйство, почтовая и курьерская деятельность	59,5

Преобладают в структуре обоюдных капиталовложений России и Украины непрямые виды деятельности, в то время как транспортная сфера наряду с промышленным производством остаются недофинансированными и требуют для притока стратегических инвесторов особых преференций в связи с необходимостью капиталовложений в значительных объемах и в связи с долгим сроком окупаемости инвестиций в данном виде деятельности.

Инвестиции из Украины в Российскую Федерацию также осуществляются в непрямые сферы деятельности, однако характеризуются очень незначительными объемами, сравнительно с полученными капиталовложениями (табл. 2).

Относительно небольшие объемы обоюдных инвестиций в развитие транспортных систем свидетельствуют о невысокой активности инвесторов в этой сфере, однако объективные геополитические реалии и выгоды, которые становятся возможными благодаря совместному участию Украины и России в процессах международного разделения труда и совместному использованию транспортной инфраструктуры, подтверждают наличие большого потенциала для наращивания темпов и объемов совместного инвестирования в развитие транспортно-технологических систем, ориентированных на обслуживание национальных и транзитных грузопотоков. Такое обстоятельство является выгодным для развития товарных рынков обеих стран, поскольку внешняя торговля между ними осуществляется на почти одинаково выгодных условиях, способствующих созданию добавленной стоимости, необходимой как для развития украинской, так и российской экономических систем.

Таблица 2

**Структура капитала, инвестированного из Украины в Российскую Федерацию
по состоянию на 1 января 2013 г. [5, с. 11]**

Инвестировано	млн долл. США
Всего:	292,6
Финансовая и страховая деятельность	140,8
Промышленность, в том числе:	113,9
перерабатывающая промышленность, включая	113,9
— производство пищевых продуктов, напитков и табачных изделий	55,0
— металлургическое производство	31,7
— машиностроение	17,8
— изготовление изделий из дерева, производство бумаги	9,1
Оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств	17,0
Транспорт, складское хозяйство, почтовая и курьерская деятельность	

Считается, что интеграция в Европейский Союз должна быть потенциально более выгодной для Украины, учитывая значительную емкость рынков товаров и услуг в Западной Европе, которая почти в 4 раза больше, чем в странах Таможенного союза [6], однако степень использования таких возможностей Украиной остается низкой (табл. 3), к тому же исключительно конкурентная среда, сформировавшаяся на европейских рынках, представляет собой значительную преграду для товаров отечественного производства, что не очень благоприятно в условиях стойкого отрицательного сальдо внешней торговли Украины.

Таблица 3

Географическая структура внешней торговли Украины в 2012 г. [7]

	Экспорт		Импорт		Сальдо
	млрд долл. США	в % г.	млрд долл. США	в % к	
Всего	68,8	100,6	84,7	100,6	-15,8
Страны СНГ	25,3	36,8	34,5	36,8	-9,1
Европа	17,4	25,3	27,6	25,3	-10,1
Азия	17,7	25,7	17,1	25,7	0,5
Африка	5,6	8,2	0,9	8,2	4,8
Австралия и Океания	0,1	0,1	0,2	0,1	-0,1
Другие страны мира	2,7	3,9	4,5	3,9	-1,8

Однако формирование более тесных связей с Российской Федерацией в транспортной сфере с целью повышения качества обслуживания стратегически важных значимых видов экономической деятельности является перспективным направлением, поскольку внешняя торговля Украины со странами СНГ товарами, представляющими стратегическую специализацию Украины, характеризуется положительным сальдо (табл. 4). Наиболее значимыми в Украине видами товаров в соответствии с Законом «О стимулировании инвестиционной деятельности в приоритетных отраслях экономики с целью создания новых рабочих мест» [8] являются сельскохозяйственная продукция, продукция пищевой, машиностроительной, металлургической промышленности. Так, общая сумма экспорта в страны СНГ из Украины продукции перечисленных стратегически важных видов деятельности в 2012 г. составила 22 млрд долл. США при импорте в 7,1 млрд долл., то есть с положительным сальдо 14,9 млрд долл. А со странами Западной Европы торговля по тем же товарным позициям характеризуется отрицательным сальдо в 13,96 млрд долл. при экспорте 13,24 млрд долл. и импорте 27,20 млрд долл. [7].

Нами также был проведен анализ средней цены в торговле продуктами питания Украины со странами СНГ и Западной Европы (табл. 4), который подтвердил сырьевую направленность экспорта в ЕС и относительно равные условия торговли со странами СНГ.

Таблица 4

Средняя цена 1 т экспорта-импорта продукции пищевой промышленности Украины со странами ЕС и СНГ в 2012 г. [7]

Показатели	Страны Европы	Страны СНГ
Объем экспорта, тыс. т	6918,7	3837,1
Объем экспорта, млрд долл. США	1,5	4,3
Средняя цена 1 т экспорта, долл. США	215,5	1131,7
Объем импорта, тыс. т	821,3	687,7
Объем импорта, млрд долл. США	2,5	1,3
Средняя цена 1 т импорта, долл. США	3066,61	1844,1

Основным выводом из проведенного анализа внешней торговли Украины стратегически значимыми товарами является необходимость развития внутренней институциональной среды

для качественного, технического и прочего соответствия отечественной продукции мировым стандартам, что обеспечит изменение структуры экспорта в пользу товаров с большей добавленной стоимостью независимо от географического направления торговли, а также важным является инфраструктурное обеспечение, в первую очередь транспортное, товаропотоков на территории Украины в соответствии с функциональной внутренней и транзитной необходимостью. Создание элементов транспортной инфраструктуры, повышающих эффективность осуществления перевозок в рамках международных коридоров, является эффективным и вовсе не обязывает к привязке к определенному геополитическому центру, поскольку развитая инфраструктура на выгодном транзитном направлении всегда будет востребованной.

Активизация вложений капитала в транспортную инфраструктуру требует, с одной стороны, больших инвестиций со стороны государства, а с другой — необходимо привлекать частный капитал, что весьма затруднительно, поскольку требует серьезных гарантий и регуляторных механизмов по контролю за режимом работы тех объектов, которые имеют частную собственность, но выполняют важную роль в ТТС. В то же время Соединенные Штаты Америки в последних транспортных инфраструктурных проектах, которые приняты к исполнению на 2013–2014 гг., в частности 50-миллиардный проект строительства и модернизации национальных автомобильных путепроводов [9], рассматривают в качестве ключевого инвестора именно частный капитал, собираясь привлечь от него не менее 70 % от общего объема инвестиций.

Наиболее эффективно создание общих российско-украинских наземных и водных ТТС возможно в рамках общей экономической зоны, поскольку в таком случае может быть достигнуто единство:

- в формировании общего рынка транспортных услуг;
- развитии транспортной инфраструктуры и создании логистических центров;
- развитию транзитного и кадрового потенциала;
- создании единой системы управления единым транспортным пространством.

Однако ряд позиций из приведенного списка, который отражает основные направления работы Интеграционного комитета ЕврАзЭС, направленные на формирование Единого транспортного пространства в 2011–2015 гг. [10], может быть реализован и без создания геополитического объединения, учитывая тот факт, что установление единой технической и тарифной политики на российско-украинских направлениях транспортировки грузов экономически функционально выгодно.

Несмотря на некоторую обособленность политики России и Украины в транспортной сфере, по некоторым инвестиционным проектам последних лет можно было бы существенно повысить эффективность. Так, кроме формирования общих наземных ТТС для Украины и России с точки зрения взаимного развития товарных рынков, улучшения транзитного потенциала и решения проблем узких мест, было бы эффективно скоординировать работу портовой инфраструктуры. Так, для юга России критичными считаются пропускные способности портов Азово-Черноморского бассейна, в связи с чем и реализуется проект строительства порта в Тамани. Однако реальный процент загрузки таких портов еще свидетельствует о запасе, который, например, в Новороссийском порту составляет порядка 3–40 %. Уход от сотрудничества с украинскими портами отрицательно скажется на их экономическом положении, но также и для российской стороны может произойти существенное отвлечение финансовых ресурсов, окупаемость которых может составить довольно длительный срок.

Перспективой дальнейших исследований в данном направлении считаем разработку механизмов совершенствования систем налогового, таможенного и технического регулирования, мак-

симально унифицированных для российской и украинской сторон, с целью создания благоприятной среды для привлечения инвестиций в развитие общих ТТС и содействия расширению рынков сбыта для стратегически значимой продукции обеих стран.

Список литературы

1. Министры транспорта Украины и России подписали в Одессе ряд двусторонних документов // Украинское независимое информационное агентство новостей. 30 сентября 2011 г. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.unian.net/products-97925.html> — № 39 (269).
2. Kotlubay A. The development of transportation and technological systems in Ukraine: the conceptual framework / A. Kotlubay // Economic innovations. — 2011. — № 46.
3. Липинская А. А. Трансформация транспортно-технологических систем в условиях построения информационного общества / А. А. Липинская, С. В. Ильченко — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://be5.biz/ekonomika1/r2012/2729.htm>
4. Кухарчик В. Г. Направления трансформации транспортно-технологических систем региона / В. Г. Кухарчик // Экономические инновации. — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2010. — Вып. 40.
5. Инвестиции внешнеэкономической деятельности Украины в первом квартале 2013 г. // Государственная служба статистики Украины — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2013/05_13/128_.zip
6. Ключев А. Формула украинской модернизации / А. Ключев // Зеркало недели. — 2011. — 28 мая — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/formula_ukrayinskoyi_modernizatsiyi_vzyatysya_i_zrobiti.html
7. Государственная поддержка украинского экспорта / Мин-во экономического развития и торговли — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans//7028.html
8. О стимулировании инвестиционной деятельности в приоритетных отраслях экономики с целью создания новых рабочих мест: закон Украины от 6 сентября 2012 г. № 5205-VI.
9. Edwards C. Infrastructure Investment: A State, Local, and Private Responsibility / C. Edwards // Tax and budget bulletin / Cato Institute. — Washington, 2013. — № 67 (Jan. 23) — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.cato.org/sites/cato.org/files/pubs/pdf/tbb_067.pdf
10. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества: решение Межгоссовета ЕвразЭС от 25 января 2008 г. № 374 — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/68>